EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 18

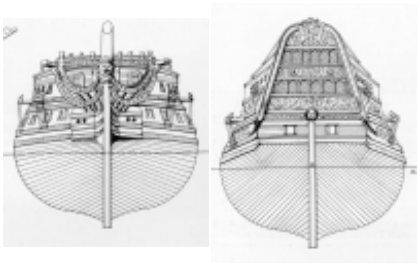
Nº 18

Agosto de 2.007

Revista gratuita de Modelismo Naval no profesional

Tirada:
Mayor de 2.000 suscriptores

ISSN 1699-4310



Articulistas en este número
(por orden de aparición)

Joseba Burdain
Mikel Galdós
Giampaolo Cusati
Vicente Querol

Dirección y maquetación:
Borja Cabellos (Aranako)
astillero@ya.com
http://www.aranako.com
http://www.cuadernamaestra.com/

Foto Portada:
Popa de la Capitana
Museo Naval de Madrid

Índice:

***Editorial*..... 2**

***Entrevista a Jesús María Perona Lertxundi (Maestro Modelista) – 1ª parte*..... 3**

***Puentes / Cubiertas (2ª parte).* 15**

***Visitando barquitos en Inglaterra* 18**

Editorial

Tengo una noticia buena y una mala y empezaremos por esta última que es lo que suele elegirse en estos casos:

La mala es que Polop desaparece del panorama nacional como certamen modelístico, a pesar de ser una propuesta madura, con cierta solera y gozar del respaldo decidido de la afición, ya sea público que visitaba el evento o modelistas participantes, además del modesto, pero incondicional, apoyo de colectivos como la Cuaderna Maestra, con el peso que pueda tener la familia de modelistas internautas que en los últimos años ha apoyado, con el auxilio de las diversas publicaciones, tanto de ámbito local basadas en papel, como más universal (léase EL ASTILLERO) animando e incitando a la participación y, por qué no decirlo, a la quedada gastronómica. Pero los caminos de la política son inescrutables y esto es lo que tenemos.

Ahora la buena: La entrevista que dos compañeros han hecho al maestro Perona, uno de los grandes entre los grandes en el modalismo nacional. Premiado y admirado como el que más, autor de algunas obras de innegable valor documental e histórico (en cuanto a que son reflejo de la historia).

A destacar, al margen de su calidad como modelista, el factor humano, la humildad, la capacidad de transmitir experiencia y en general, como antaño se decía, la bonhomía de este artesano de los materiales mas variados, que no desprecia ninguno, capaz de recrear con fidelidad la imagen y el espíritu de aquello que nos une a los que participamos de una manera u otra en este mundillo: los barcos.

Por otro lado quisiera hacer una reflexión acerca de algo que de vez en cuando ya he tocado en esta editorial de EL ASTILLERO, y la hago a la sombra de dicho artículo: al maestro lo hacen bueno sus alumnos. Cuanto mejores resultan estos mas encumbrado queda aquel; luego se trata de una simbiosis, de dos seres que se necesitan para subsistir, y si cualquiera de los dos lo olvida, muere, aunque sea de éxito.

Y esto es válido también para la relación entre el editor y el cliente, aunque quizá en menor grado, puesto que los que editamos no podemos vivir sin quienes nos leéis, aunque vosotros si que podéis hacerlo sin quienes publicamos, puesto que al fin y al cabo alguien vendrá, no os quepa duda, a llenar nuestro hueco cuando desaparezcamos.

© www.Aranako.com

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.
La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores. Tampoco se responsabiliza de las opiniones emitidas.

ENTREVISTA A JESÚS MARÍA PERONA LERTXUNDI (maestro Modelista) – 1ª Parte

Mikel Galdos y Joseba Burdain

Introducción

Muchas veces contemplando una maqueta en alguna exposición o museo, nos quedan las ganas de saber algo más sobre el autor de dicho trabajo: quien es, por qué ha elegido ese modelo, cómo lo ha hecho, qué técnicas ha empleado, como será su taller, etc. Por suerte para nosotros, tenemos el placer de conocer a un modelista de indudable prestigio y con la suficiente paciencia para dar respuesta a todas esas preguntas.

Cualquiera que lleve algún tiempo en el mundo de la investigación y el modelismo naval, conocerá a Jesús Maria Perona, estupenda persona y autor de grandes modelos, entre los cuales destacaremos Nuestra Señora de la Concepción, la Nao ballenera y el baxel de Gaztañeta. Son trabajos que se exponen en distintos museos y que con su ayuda estudiaremos un poco más detenidamente.

Vamos a intentar dar a conocer un poco su "vida" y someterle a un "tercer grado", con preguntas extraídas de las que hacemos cotidianamente en los foros y que esperamos sea de vuestro agrado.

Biografía

Nace en Orio (Gipuzkoa) en 1952, siendo el menor de 3 hermanos. A los 14 años entra a trabajar de aprendiz en una empresa de muebles de Orio, donde aprende los oficios relacionados con la madera: carpintería, ebanistería, torneado, etc.

En 1984 pasa a trabajar como encargado de la carpintería escénica en EITB.

Entre los años 1970 - 1975 es remero en el Club de Remo Olímpico de Orio, donde obtuvo 4 banderas en las regatas de traineras de la Concha de San Sebastián (1971, 1972, 1974 y 1975), así como otros triunfos en banco móvil.

En 1976 se casa con Begoña Lertxundi. Tiene dos hijos: Jokin y Josu. Actualmente viven en San Sebastián.

Modelista

Una de sus primeras maquetas fue un pesquero de bajura "Kuku Arri", a partir de planos, realizado en las vacaciones de verano, en el trastero de la casa de su tío.

Al dedicarse al remo y por falta de tiempo, no construye ningún modelo hasta unos pocos años después, en la que se propone la máxima de “un modelo cada año”.

Entra a formar parte del Grupo de Historia y Modelismo Naval de la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa, cuyo objetivo es el estudio y la realización de modelos autóctonos sobre los que nuestros antepasados fueron forjando nuestra historia.

Aquí realiza diversos proyectos, la corbeta Conchita, dioramas de pesqueros, y La Nao ballenera vasca del s. XVI, considerada como una de sus mejores obras. Para este trabajo contó con la ayuda de historiadores como M. Laburu, Shelma Husley, etc. Esta maqueta se presentó en un congreso mundial de construcción naval antigua, siendo muy aplaudidas tanto la maqueta como el estudio de investigación con que se acompañó. Actualmente está expuesta en la Sociedad Oceanográfica de Guipuzcoa, AQUARIUM.

Y aborda su gran obra, La Capitana, Nª Sra de la Concepción y de las Ánimas, sin duda su mejor obra, gigantesca en todos los sentidos, por su escala (1/20), cantidad de piezas (unas 20.000), por lo que supuso de avance histórico en el tema de la construcción naval, y años de realización.

Obtiene la Medalla de Oro en el Campeonato estatal y el diploma de Maestro Modelista Naval en 1998. En el Campeonato de Europa de Modelismo Naval en el año 1999, obtiene también la medalla de oro en su categoría. Actualmente esta maqueta se encuentra en el Museo Naval de Madrid.

En paralelo a La Capitana, realiza un bajel prototipo de Gaztañeta, que obtiene también la medalla de oro en el Campeonato de Europa de 1999, y actualmente está en el Untzi Museoa -Museo Naval de San Sebastián.

© www.Aranako.com

Ha realizado infinidad de maquetas, traineras, pesqueros, medios modelos, falúas, pesqueros de altura, remolcadores, etc., y actualmente esta realizando modelos de barcos actuales.

También ha colaborado en varias obras sobre historia y construcción naval, junto a Miguel Laburu, Lourdes Odriozola, Cruz Apestegui, etc., por ejemplo:

- "Arquitectura naval en el País Vasco S. XIX Y XX". Gobierno Vasco. (1984)

- "La Nao Ballenera Vasca S. XVI". Miguel Laburu. (1989)

- "Los Barcos Del Oria". Varios autores: C. Apestegui, L. Odriozola, Selma Huxley, R. Emparan. (1992)

- "Arte De Fabricar Reales 1689" (Facsímil). Varios autores: F. Fernández, C. Apestegui, F. Migueliz. (1992)

- "Antonio De Gaztañeta 1656-1728". Varios autores: C. Apestegui, F. Fernández, J. A. Azpiazu, M D. Erviti.(1992)

- "El país vasco y el mar a través de la historia". Untzi Museoa (1995)

- "La Construcción naval en Guipúzcoa S. XVIII-XIX". Lourdes Odriozola. (1997)

- "Las Embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio". Untzi Museoa. (2000)

- "La Construcción naval en el País Vasco S. XVI-XIX". Lourdes Odriozola. (2002)

- "Observaciones que se practican para la delineación de navíos en la costa de Cantabria" (Facsímil). L. Odriozola y S. Arrizabalaga.

- "Oficios tradicionales ". Carmelo Urdangarin. (2005)

El taller

Posee un pequeño taller en San Sebastián, en donde cuenta con una máquina combinada para madera que tiene: tronzadora, torno, sierra de calar, sierra de vaivén y sierra de cinta. El sueño de todo modelista, una máquina para todo.

También dispone de un torno de ebanistería, taladro de columna, esmeriladora, sierra de cinta, cepilladora, lija de disco, compresor y los bancos de trabajo y mesas de dibujo.

El Astillero © www.Ara

En cuanto a herramientas manuales, posee una gran colección de gubias (para talla plana y al torno), escoplos, formones, limas, etc. y algunas herramientas fabricadas por él mismo.

En cuanto a las maderas utilizadas son muchas y variadas, dependiendo de lo que desea realizar, e incluso a veces de la parte del modelo: ébano, boj, caoba, nogal, peral, roble, abedul, cerezo o castaño.

También dispone de una gran zona de documentación, donde podemos encontrar multitud de libros, planos, apuntes, etc., todo perfectamente organizado y controlado.

"TERCER GRADO"

¿Cuándo y porqué te entró el gusanillo del modelismo naval?

Siento y llevo este hobby dentro de mí casi sin saberlo desde mi niñez. Recuerdo como entallábamos algunos modelos de lanchas de corteza de pino, con la ayuda de un cuchillo de bolsillo, y las hacíamos navegar por el río, siendo esta practica muy habitual en mi entorno.. Creo que tengo varias razones del porqué.

Primero puede que sea por el ambiente en mi entorno familiar, habiendo sido mi abuelo paterno D. José Urretabizkaia carpintero de ribera en los "Astilleros del Oria" bajo las ordenes del constructor naval D. Clemente Goldaracena, donde construían goletas comerciales.

Por parte de mi madre la vinculación con la saga de los Mutiozabal, afamados constructores navales de varias generaciones en el Oria, así como teniendo dentro de mi familia, pescadores, carpinteros, ebanistas y hasta un armador con pesquero propio "KUKU-ARRI" 1971.

Cuando tenía 5 o 6 años, mis padres me llevaron por primera vez al Aquarium de San Sebastián. En aquella época, como no había TV, en la tertulia familiar de la noche, mi padre nos contaba cómo era el Aquarium, los peces, el esqueleto de ballena que está en la entrada y en cuya captura participó mi abuelo.., y sobre los modelos de Joaquín Cortés. Y cuando al fin contemplé aquellos modelos de Cortés, el San Juan Nepomuceno, La Nao Victoria, el Real Felipe de Goldaracena (que se veía todo el interior)... aquello me tocó en el alma y me dije a mí mismo: "Yo cada vez que venga a San Sebastián, y antes de ir a Orio, pasaré por el Aquarium a dar una ojeada a estos barcos". Si venía sólo, no iba a casa sin pasar por el Aquarium.

Por aquella época había un muy buen modelista, que por motivos políticos de entonces, se encontraba preso en la cárcel. Allí hacía sus modelos, y empezaron también los presos a hacer modelos y éstos

El Astillero
© www.Arrastaka.com

se exponían en los escaparates de las tiendas y me pasaba horas mirándolos.

También empecé a trabajar en una ebanistería de Orio, en la cual tenía un tío trabajando de tallista, y al final todo ello, el entorno familiar y laboral, me condujo al modelismo naval.

¿Quiénes fueron tus maestros en el modelismo naval?

En una primera etapa, de los 5 a los 13 años, la misma construcción de los pesqueros, traineras y otras embarcaciones menores en los astilleros del entorno. Más tarde, desde los 13 a los 25 años, colaborando en la propia construcción de traineras así como en sus reparaciones de remos y outrigers en mi club de remo. Y paralelamente observando las obras maestras de modelistas locales como los realizados por los ex alcaldes de Orio, D. Miguel Antonio Mutiozabal, y D. Joaquín Cortés, así como los de Valentín Ikaceta, Eusebio Aldaz, etc. Ya más adelante y a partir de entrar a formar parte del Grupo de Historia e Investigación y Modelismo Naval de la Sociedad Geográfica de Guipúzcoa en San Sebastián, destacando entre ellos a D. Miguel Laburu, D. Juantxo Azkárraga, D. Crispín Mola, etc.

¿Qué criterios sigues a la hora de elegir un modelo para realizarlo?

Al principio trataba de realizar modelos sencillos, pero que me cautivasen como la Santa María, una goleta; luego realicé una fragata, un galeón, un drakkar, un clíper, estos digamos que eran de kit, también realicé varios pesqueros de mi entorno, decidiendo realizar en adelante y coincidiendo con la filosofía del grupo, modelos autóctonos.

Actualmente los criterios me los implantan los propios pedidos, pero para un modelo mío, simplemente, que me guste.

Nos referimos si te gustan más de madera, vela, vapor....

No, en ese aspecto no, yo estoy abierto a todo. No me importa que sean de madera o metal, vela o no, lo importante es que me guste el modelo.

Es más, hay muchos modelos que he realizado que en un principio no me gustaban. Un ejemplo es la Nao ballenera vasca, que comencé su construcción por un compromiso y al principio me parecía un modelo tosco, feo en una palabra, pero al trabajarla me fue gustando, y al final llegas a descubrir toda la belleza que tiene y te cautiva.

¿Todos los modelos que has hecho, aunque al principio no te hayan gustado, al final han terminado gustándote?

Muchas veces he empezado a hacer primero un medio modelo. Vas labrando el medio modelo y mirando la armonía de las líneas y las formas que va cogiendo, ves las

El Astillero © www.Aranzadi.com

líneas curvas como se conjuntan entre sí, y te vas dando cuenta de la belleza que se va desarrollando allí. Te enamora, al final te enamoras.

¿Algún modelo que te hayas negado a hacer?

No, no hay ningún modelo que me haya negado a hacer porque no me haya gustado. Un modelo por encargo, aunque no me guste, al final termina gustándome. Estos mismos (relativos a los que esta haciendo ahora) que parecen cajas de zapatos, una vez que los haces ves que tienen personalidad, que son bellos.

Una vez elegido el modelo, ¿cómo planificas el trabajo de este nuevo proyecto?

Si se trata de un modelo que tengo que repetir, echo mano de los planos y documentación de la misma que guardo en mi archivo; realizo una lista o planning de procesos de trabajo, y tirando de la misma me pongo a ejecutarlo.

Si se trata de un modelo nuevo, procuro documentarme al máximo, y realizo las mismas operaciones citadas.

Aconsejaría a todo el mundo el hacer una lista de los trabajos que vas a hacerle al modelo, como recordatorio de lo que tienes que hacer, y a medida que vas haciendo, vas tachando de la lista. Al principio es una lista larga, y a medida que vas tachando vas viendo que va avanzando y ello mismo te empuja a terminar. Esto te hace ver la progresión y consigues sacar el trabajo con fluidez.

También tengo la costumbre de hacer un diario del modelo que estoy haciendo, donde apunto la fecha, trabajo realizado y horas invertidas.

¿En tus proyectos, qué prima más, la exactitud histórica o lo estético?¿Hasta que punto sacrificas uno por el otro?

Van parejos. En todos los proyectos, procuro llevar al máximo tanto la exactitud histórica como la estética sin desvirtuar con una la otra. La exactitud histórica es importante porque le da personalidad y carácter al modelo, y cuidando la estética también hace que al final el modelo gane más en conjunto.

¿Cómo y donde buscas la información para tus modelos?

Primeramente en mi propio archivo, también en las bibliotecas de nuestros museos navales, y ocasionalmente contactando con estudiosos del tema.

¿Tienes preferencias de materiales a la hora de realizar tus modelos, o por el contrario estás abierto a todos los tipos, madera, plástico, fibra, cartón, etc.?

Mi profesión me lleva por el sendero de las soluciones sobre la base de la madera, pero aún así no tengo preferencia por ningún tipo en concreto. Soy una persona inquieta en cuanto a hacer cosas nuevas e innovar. Mi padre me decía que yo de joven buscaba trabajos nuevos, porque me quería evadir del anterior... y no, no era eso, era porque quería aprender.

El Astillero
©www.Aranako.com

Observando mis creaciones y también las del grupo (la S.O.G), veo que básicamente los modelos se han fabricado, utilizando materiales y herramientas relacionadas con su profesión. Por citar algún caso, tenemos en el grupo modelistas que profesionalmente son dentistas, y en sus creaciones se refleja que han utilizado mucho las fresas. Tenemos un carrocero que hace poco se ha jubilado, y éste señor por ejemplo, utiliza mucho los plastes, fabrica los detalles de a bordo con estos materiales, además empasta todo el casco, y una vez seca entalla sobre ella las formas de las tracas como si fueran de madera, y tienes que fijarte mucho para darte cuenta de que no es madera.

La profesión y el trabajo que cada uno desarrolla, te hace utilizar lo que dominas, para aplicarlo en tu modelo.

En mi caso el material que más utilizo es la madera, pero he llegado a utilizar de todo, hasta papel engomado. Al modelo que estoy haciendo ahora por ejemplo, el casco lo he realizado con este material, me animé para ello porque en su día vi el sistema en la revista Barcos, y más tarde en la edición de Más Navíos y pensé que algún día tendría que probar. Hay que aplicar el I+D.

En modelismo y en otras facetas, yo procuro aplicar las innovaciones, y de ellas siempre se aprende algo. Se tiene que trabajar “el efecto”; por eso, si la solución la ves con cartulina y funciona, pues le metes cartulina.

Desde un punto de vista técnico, ¿cuales crees tú que son las herramientas imprescindibles para un modelista?

Dependen de muchas cosas, y sobre todo el estilo de modelismo que deseas realizar. Las más elementales citaría: sierra de pelo, lima, escofina, formones, martillo, gubias, alicates, taladro pequeño..., las típicas de los libros de modelismo naval.

¿Alguna que tu creas imprescindible?

Una vez que dispones de unas herramientas mínimas y si vas a seguir en esto, lo más importante es el espacio, y si puede ser luminoso tanto mejor. El espacio te limita mucho los trabajos, ahora si me quitasen el taller que dispongo no sé que haría. Seguro que haría algo, pero siempre dependiendo del espacio, por eso encuentro

Astillero Aranako.com

mucho mérito a los modelistas que realizan sus modelos en pequeños rincones de sus casas.

Aprovecharía para reivindicar a las señoras de los modelistas, para que nos permitan "un espacio" digno donde podamos desarrollar nuestra afición. Tienen que darse cuenta que esta afición nos previene de muchos males y cura hasta enfermedades, por lo tanto es sana e importante.

En cuanto a materiales, qué maderas utilizas y cuales recomendarías

He utilizado una gran variedad de maderas, pero según casos recomendaría los siguientes:

Para pan y manteca, maderas blandas o semi blandas, balsa, ayus, pino norte sin nudos, cedro común, cedro de brasil etc. para cuando pretendamos realizar a quilla y cuadernas ciegas, éstas se realizan con un tablero de okume o chopo, de un grueso que puede variar según casos y gustos entre los 4, 5 o 7m/m en grueso; y para el forrado podríamos recurrir al nogal, haya vaporizada, ramín, roble de veta fina, peral, cerezo etc. Si el modelo en cuestión se pretende realizar en enramada, buena madera para este menester es el peral, pero yo he realizado los modelos hasta de madera roble con una antigüedad de unos quinientos años, dura y cristalizada; pero pueden mecanizar mucho mejor, el haya, cerezo, aliso, etc.

Qué tipos de acabados, madera vista, pintura, tintes, barnices, ceras, etc., prefieres y porqué

Depende el estilo del modelo, si es antiguo no me gusta tapar con pinturas la veta de la madera, y recurro a tintes para muebles. También suelo hacer uso en su lugar del tinte de yodo, tintas chinas, o pinturas acrílicas muy diluidas como base, y una vez que esté bien seco suelo bruñir con esparto de acero fino, para fondearlo con algún barniz fino a modo de tapa poros. A continuación suelo envejecer el modelo con una pátina que podría ser de betún de judea muy diluido, pero yo utilizo un glaseador sintético para muebles, ya que me permite trabajarlo con más holgura. Cuando está bien seca la remato con un barniz satinado, o incluso con cera para muebles. Si por el contrario el modelo representado es moderno, actuaremos con pinturas, he utilizado pinturas acrílicas que me funcionaban bien, pero actualmente me decanto por las sintéticas satinadas, que sobre una buena base nos pueden dar un resultado óptimo, Últimamente recurro a los famosos esprays que utilizan para hacer los

grafitis callejeros; algunos en cuanto a calidad cubren incluso con una sola mano, y de precio están bien.

¿Qué tipos de pegamentos utilizas?

Para las maderas, normalmente la cola blanca de carpinteros, que hay muy buenas y rápidas en secado, pero según casos utilizo las de contacto, o cianocrilatos.

Para la fabricación de cabos, ¿ qué tipos de "hilos" utilizas?

Yo antes utilizaba cordelería de algodón y cáñamo, pero un compañero de la Asociación (Crispín Mola), me recomendó el Nylon; él me comentó como los teñía con tinte que se utilizan en los zapatos y desde entonces utilizo nylon y los tintes recomendados. Posteriormente y para darle el tono de cáñamo suelo utilizar para teñirlos el mismo glaseador que antes he comentado. Para ello preparé un torno manual con una bobina, y un recipiente con el glaseador, por el cual hacía pasar la cordelería desde la bobina al torno, poniendo una esponja en el recipiente y apretando un poco al pasar por ella. Como el glaseador es al disolvente, al llegar al torno la cordelería queda casi seca con lo que se rebobina sin tener que tenderlo para secar. Dependiendo del grado de apriete así como la velocidad del paso, suele variar en el tono final.

Pero para teñir de negro la cordelería, utilizo un tinte de ropa. Hice pruebas de teñido con tinta china y otros productos, y al final me decanté por el tinte de ropa. Simplemente hay que seguir las instrucciones que trae el tinte teniendo la precaución de meter el nylon en fajos para que se tiña bien, y luego colgándolos simplemente las dejo secar.

¿Realizas varios trabajos simultáneamente?

Inicialmente las ejecutaba por unidad, mas tarde por varias unidades y hasta en serie, pero actualmente combino, simultaneando con otros trabajos.

¿Que opinión tienes de los kits?

Pues yo tengo una opinión muy buena de los kits. La Bounty de Constructo fue uno de mis primeros modelos, pues quería ver como se hacia el seguimiento de los modelos en el kit. Quería ver si estos kits, llevaban o no una especie de plan de trabajo que yo venía utilizando en mis modelos, y efectivamente tenían ese plan, y me di cuenta que iba por buen camino. También hice un Mayflower utilizando los planos del kit de Constructo.

¿Cuantas horas dedicas a nuestra afición?

Todas las que puedo. Todas las que me permiten la familia y mi trabajo. De media creo que ando sobre las 4 horas diarias.

Aconsejaría a los modelistas hacer algo todos los días, aunque solo sea media hora. Si no, te entra la pereza por ello es importante lo de la "lista de trabajo" que he comentado antes. Si dejas de trabajarlo 2 o 3 días, que sepas lo que tienes que hacer cuando lo retomes y que sientas ganas de seguir trabajando.

El Astillero
© www.Aranzko.com

¿Hasta que punto considera la documentación importante?

La documentación siempre es importante y vital sobre todo si es de tipo museístico. Sin documentación se pueden hacer barcos, incluso te los puedes inventar, pero es otra forma de modelismo.

¿Cuál es el libro que recomendarías a cualquier modelista?

Yo recomendaría cualquiera que hable de modelismo naval, pero si tuviera que elegir uno, sería el de Luis Segal "Modelismo Naval" Editorial Hobby, Buenos Aires, año 1964. Este es un libro de lo mejor en modelismo naval. Un trabajo muy bonito y muy bien explicado. Igual los colegas argentinos se animan y lo reeditan.

¿Que libro estás leyendo o has leído últimamente?

Suelo leer libros relacionados con el modelismo y la historia naval. El ultimo que he leído ha sido el libro de Miguel Laburu "De mare vasconum La memoria perdida". Este libro está bien, sobre todo para modelistas que quieran hacer modelos de barcos antiguos documentados. En él tienes muchos datos de fechas, batallas, etc., relacionados también con la construcción naval.

¿Has pensado en publicar alguno de tus trabajos?

Se suele pensar, pero considero que no soy persona de pluma fácil, luego lo veo un poco difícil. En diferentes modelos, he ido recogiendo notas sobre los diferentes trabajos que he realizado y resumo un poco el proceso. Mi amigo Lizarraga, me ha solido empujar y ayudar a dar forma a algunos de estos apuntes y gracias a él, se han semipublicado algunos trabajos, tales como la lancha calera y últimamente la construcción del pesquero.

Tu siempre dices que tienes dos hijos, Jokin y Josu, y una "hija" La Capitana, ¿esperas aumentar la familia?

Es cierto, tengo una estupenda mujer que me comprende, y unos hijos de diez, por eso está nuestra hija en el mejor museo, por lo cual estamos agradecidos, pero para crear otra "hija", a nivel de la Capitana es muy difícil, es un consumo grandísimo de energía, y el tiempo y la edad van para adelante, y alguno dirá que todavía con 55 años uno es joven;

sí, pero... hombre, si se conjugasen una serie de factores para realizar un modelo de las características citadas, con un equipo de estudio, que hubiera una fuente de financiación, alguna institución interesada en ello y que yo estuviera también disponible..., pero no es tan fácil, a ese nivel es difícil.

Como modelista, cual es tu sueño que te gustaría ver realizado?

En el ámbito general sueño y me gustaría que pudiéramos tener nuestro museo naval, en el cual visionáramos la evolución constructora naval nuestra, con modelos autóctonos, todos realizados a la misma gran escala, al estilo de modelos de arsenal.

Para cuando veremos un modelo de J. Perona en Saint Maló?

Si estuviera en mis manos, sería en la próxima edición, pero como sabéis hay que tener entre las manos un buen modelo disponible, y luego tendría que superar la criba de una selección, y la cosa no es tan fácil, por el bien del modelismo naval..

¿Que echas de menos en este mundillo del modelismo naval?

Ciertas cosas. Yo entiendo que cada persona es un mundo y la misma afición en si es muy dada a que seas solitario, te metes en tu rincón y pasas unas horas buenas aunque te distancias de otra gente. Por eso yo estoy muy agradecido a nuestra S.O.G. y no he dejado de ir a las reuniones de nuestro grupo, ya que veo muy importante el contacto entre nosotros. Esta afición hace también una gran labor pedagógica y de autoestima, en ciertos casos ha ayudado mucho a la gente.

Quizás que nuestra Sociedad para nuestro caso, o que las instituciones con sus ayudas tomasen seriamente nuestra afición, para poder funcionar como un club o un equipo deportivo, podríamos movernos por la geografía nacional e internacional, participando y organizando exposiciones, eventos, encuentros, tal y como lo hacen en otras materias, llevaríamos el nombre de nuestra ciudad por los siete mares y los cuatro vientos, enseñando con nuestras réplicas la cultura naval de nuestro pais.

¿Que aconsejarías a un modelista novato?

Mucha paciencia y tenacidad, y que no se equivoque a la hora de elegir su primer modelo fascinándose con modelos pomposos de muchos cañones. Le recomendaría que empiece con cosas facilitas, que empiece por ejemplo a hacer goletas, veleros pequeños y poco a poco ir haciendo modelos mayores y a poder ser no dejarlo olvidado, haciendo algo todos los días, realizar un plan de trabajo y sobre todo paciencia, mucha paciencia.

¿Cuándo un aficionado se puede considerar que es ya modelista naval?

Casi todos los que practicamos este arte somos modelistas aficionados, pero la consideración viene dada por uno mismo cuando verdaderamente se ve superado con sus creaciones en sí mismo. Yo considero que uno es modelista, cuando ya se han realizado un par de modelos o tres, ves que te llama la cosa y sigues haciendo modelos.

El Astillero
© www.Aralitake.com

En cambio, para considerarse modelista profesional o de altura, tienes que ser capaz de hacer cualquier modelo que te propongan, pero con un cierto nivel claro, no porque pases 5000 horas con un modelo, se puede considerar un buen trabajo.

¿Cuál consideras que es tu mejor obra?

Por supuesto el modelo del galeón "Nuestra Señora de la Concepción y las Animas" que se expone en el Museo Naval de Madrid.

¿Cuantas maquetas tienes en casa?

Entre medios modelos diseños tipo astillero y modelos enteros no tengo la cifra exacta pero una treintena más o menos.

De todos los barcos o maquetas que has realizado y no tienes en estos momentos, ¿cual te gustaría rescatar para poner en un sitio privilegiado de tu casa?

Hace unos años me encargaron una sección de batería del comentado galeón en construcción, como tenía también otro compromiso realicé tres secciones iguales, una de ellas pensando tenerla en mi colección. Resulta que me vino otro compromiso relámpago y me quedé sin ella, por lo que tengo una deuda familiar con el tema.

Aprovechando la amabilidad e implicación de Jesús Mari en esta pequeña entrevista, nos queremos animar para la realización en el futuro de una segunda parte, en la cual nos comentaría con mas detalle, tres de sus obras mas conocidas:

- Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas.
- La nao ballenera vasca.
- El baxel de 64c. de Gaztañeta.

Continuará....

El Astillero
© www.Aranako.com

PUENTES / CUBIERTAS (2ª Parte)

Giampaolo Cusati (Italia)

2 – Tablas individuales y Cartulina

Otro modo para simular el efecto del calafateo entre las tablas es aquello de interponer, entre tabla y tabla, una cartulina negra.

Antes de pasar a describir este modo de realización, debo precisar (aunque seguramente lo han entendido) que este método (y los sucesivos) deben ser utilizados pensando de cortar y colocar las tablas del puente una por una.

Esto significa que las tablas deberán ser cortadas una a la vez, a la medida necesaria y colocadas sobre el puente con mucho cuidado, teniendo presente la dirección de las diversas "líneas" de tablas que debe ser lo mas recto posible (a menos que el puente no tenga un tablado que siga una forma curva… no paralela a la línea del medio…pero entonces es otra la historia.)

Recomiendo poner atención al alineamiento, por qué, por experiencia personal, si las tracas individuales no se tallan y colocan con cuidado, tienden a "ensanchar" la dirección de las líneas del puente, sobretodo en relacion a las aperturas u obstáculos ya colocados sobre el puente.

En general, yo efectúo la colocación de las tracas individuales sobre un "falso puente" ya encolado anteriormente y normalmente realizado en compensado de 1 o 1,5 mm (suficientemente flexible para seguir la curvatura horizontal del puente). (ver figura 6)

Figura 6 – posizionamento dei listelli del ponte su "falso" ponte del modello di un cutter inglese.

Ilustración 6

Algunos modelistas prefieren colocar las tablas directamente (sin usar el falso puente) pero en este caso la precisión debe ser absoluta, sobretodo en hacer coincidir los empalmes de tope de las tablas exactamente sobre uno de los baos que sostienen el puente.

Para la confección del puente con la simulación del calafateo con la cartulina, se necesita una buena cartulina (tipo Bristol por ejemplo) negro o gris muy oscuro y que no tenga una "trama" muy evidente… debe ser bastante compacto y liso.

El grosor de la cartulina depende mucho de la escala del modelo…pero creo que el grosor de una buena "bristol" de consistencia media / baja sea mas que suficiente para la mayor parte de las escalas utilizadas.

Para efectuar la línea del calafateo con la cartulina, yo uso el siguiente sistema:

Antes que nada corto un cierto número de tablas (a medida) de una traca

El Astillero
© www.Aranako.com

(digamos unas 20) y las apilo una sobre la otra. (ver figura 7)

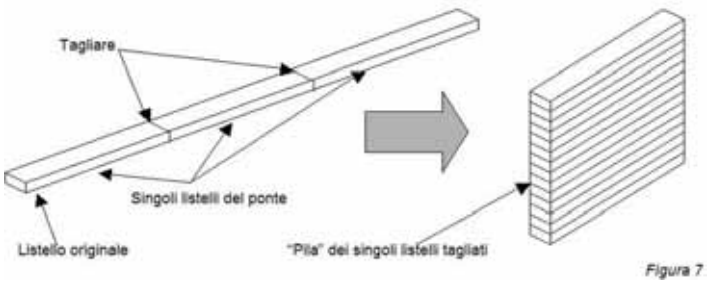


Ilustración 7

Después las mantengo unidas con un carcel que tenga mordazas suficientemente largas. En general las mordazas tienden a "remarcar" las tablas con las cuales están en contacto y por esta razón en la "pila" de tracas a utilizar meto siempre un par de mas, o interpongo un par tiras de cartulina en los dos extremos (ver figura 8)

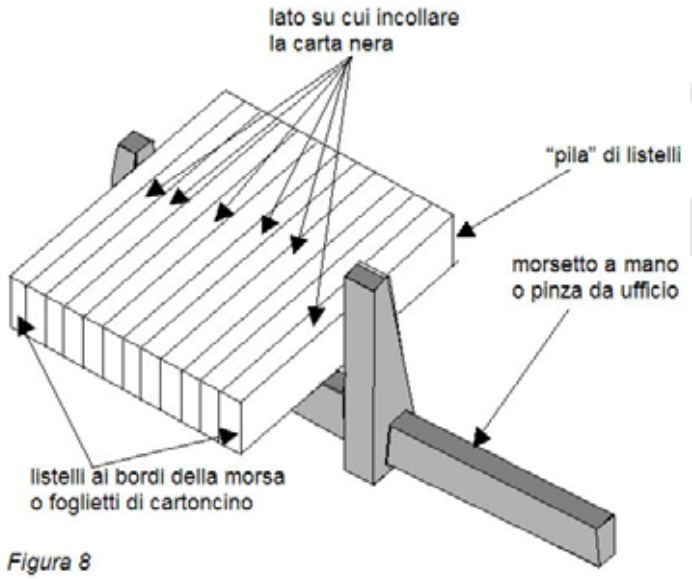


Ilustración 8

A este punto corto un rectángulo de cartulina bristol[1] negra, a medida (en largo y ancho) de la "pila" y lo pego sobre ellos con Vinavil[2] (no muy liquida porque si no filtra entre las tracas…) colocándola sobre el lado mas grande de la pila de tracas, mantenenidas siempre unidas con el carcel. Una vez seca, la cartulina estará fijada a los lados largos y finos de las tracas (ver figura 9)

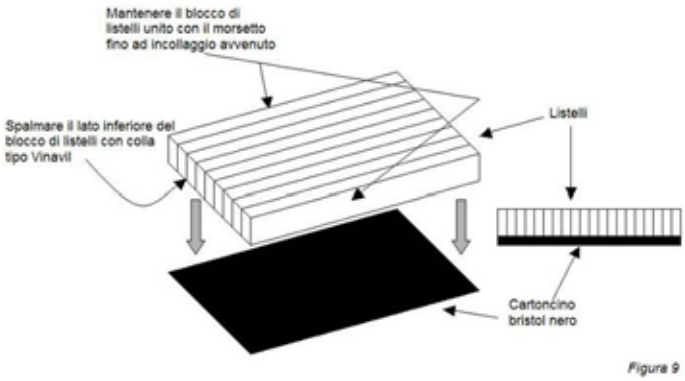


Ilustración 9

Cuando la cartulina se habrá secado bien sobre las tracas, se quita el carcel y se procede a su separación.

Para hacer esto, utilizo el filo de una cuchilla (de aquellas largas y triangulares), o una de máquina de afeitar con una de las extremidades filosas, cubriendo la otra con cinta de carrocero, para evitar de afeitarme los dedos.

Abriendo levemente a forma de "abanico" el bloque de tracas, ye manteniendo el lado con la cartulina negra sobre la mesa, introduzco la cuchilla entre una traca y la otra, y corto a lo largo de la línea de unión y hacia abajo. El resultado que se obtiene es el tener una sola traca con un "borde" fino cubierto de la cartulina negra, con el grosor de algún décimo de mm.

[1] En el original

[2] En el original

Para revestir el puente, encolo las tracas una después de la otra y al lado, poniendo atención a que el borde con la cartulina esté orientado para tudas en la misma dirección. (ver figura 10).

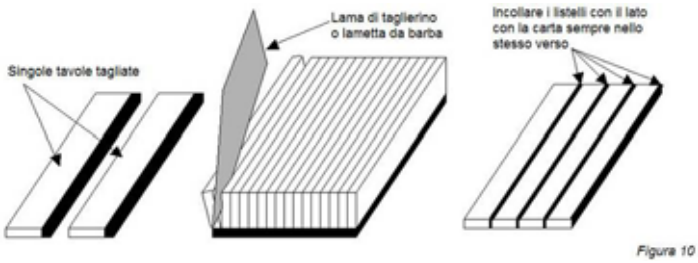

Singole tavole tagliate
Lama di taglierino o lametta da barba
Incollare i listelli con il lato con la carta sempre nello stesso verso
Figura 10

Ilustración 10

Les aseguro que el resultado es muy superior al que se espera, y el trabajo muy simple, una vez que se ha entendido el mecanismo (ejemplo Figura 11)

Figura 11 - Esempio di rivestimento di un ponte con tavole e calafatura simulata con carta nera.

Ilustración 11

Articulo extraído del archivo A.N.M. Magellano

El Astillero
© www.Aranako.com

VISITANDO BARQUITOS EN INGLATERRA

Vicente R. Querol Muñoz

El fin de semana correspondiente a los días 7 a 9 de Julio de 2006, materialicé un viejo proyecto y sueño a la vez: una visita a Inglaterra para ver algunos de sus buques históricos conservados y sus museos, centrando la visita al puerto de Portsmouth

Si bien el objetivo principal era visitar el Historical Dockyard de Portsmouth, el vuelo que mejor se nos acoplaba de horarios nos dejaba en Londres, así que decidimos aprovechar para visitar navíos en esta ciudad.

Consejo: Planificad las visitas con tiempo por defecto, no por exceso. Los museos suelen cerrar entre las 16 – 17,30h por lo que lo mas usual es que no podáis ver todo lo planeado.

LONDRES

Cerca de Tower Bridge, el famoso puente levadizo, tenemos un buque que, aunque no corresponde a lo que tratamos, es aconsejable su visita, el HMS Belfast, un crucero de la segunda guerra mundial que prestó servicio hasta los 60 y ahora es un museo flotante.

Totalmente visitable, ofrece buenas recreaciones de la vida a bordo. Muy útil para darse uno una idea de la vida a bordo de un navío.

Esta foto es un montaje panorámico con varias fotos unidas por soft. ¿A que queda bien?

Aquí tenemos dos imágenes de estas reconstrucciones:

El Astillero
© www.Ara

Pañol de municiones de proa y elevador:

Vista desde la cubierta superior del puente:

Pues bien, cuando vamos a buscar el embarcadero para ir a Greenwich, descubro por la misma orilla del Tamesis desde la que se accede al Belfast, una popa asomándose entre los edificios, con un animal dorado como insignia. Lamentablemente, no conocía de su existencia. Parece ser que han instalado una réplica del Golden Hind de Francis Drake. Demasiado tarde... estamos en la otra orilla, hay que elegir, y la elección es clara: hay que ver el Cutty Sark.

Consejo: Los barcos para ir por el río se cogen en la orilla según va el sentido del viaje. Por lo menos en la compañía en la que compramos el billete.[1]

Tomamos uno de esos transbordadores que dan una vuelta guiada por el Tamesis con un guía que va explicando detalles de lo que se va viendo. Llegamos a Greenwich sobre las 17h, y tengo cierta sensación de que Murphy ronda cerca: el museo cerrado por el horario, y el Cutty con un rótulo en el que se anuncia su restauración y cerrado. Así que si queréis visitarlo, informaros previamente, aunque

[1] En los días previos a la publicación de este numero, el Cutty Sark, que estaba en reparaciones, sufrió un tremendo incendio.

mi consejo es que vayáis igualmente. El paseo y los alrededores son bonitos, y aunque solo sea verlo por fuera, para mi valió la pena.

Vista desde popa y de los trabajos de restauración:

Para amantes del "papel de fumar", unas vistas del forro de cobre del casco poco usuales gracias a los trabajos de restauración, donde se observa la disposición de las placas y el emplomado de la parte frontal de la tajamar:

La zapata de la quilla necesita una restauración urgente.

Como podéis observar el casco del barco es muy fino y elegante de líneas. Parece increíble, pero su proa y popa deben terminar en poco mas de dos palmos de ancho.

© www.Aramako.com

VISITA A PORTSMOUTH

Al día siguiente, estaba planeada la visita al Historial Dockyard. Hay que madrugar un poco, ya que hay que llegar a una estación que te lleve allí, con lo que desde Londres, en tren cuesta casi 2 horas. La estación que mejor os dejará es Portsmouth Harbour, que como su nombre indica, te deja en el mismo puerto.

Lo primero que se ve es el extremo de la arboladura sobresaliendo a una altura

impresionante. ¿El Victory? No, se trata de esta enorme preciosidad: El HMS Warrior[1]. Y como se ve, sigue todavía en el agua.

La primera sensación es de asombro. Es un barco grande, realmente grande y más pensando en que podía navegar a vela. No hay mas que ver el amarre de uno de los stays para darse cuenta de su envergadura.

Según el folleto que tengo en la mano, 127 m de longitud y mas de 9.000 Tm de desplazamiento.

Comparad a escala humana su cubierta superior, vista a proa y a popa.

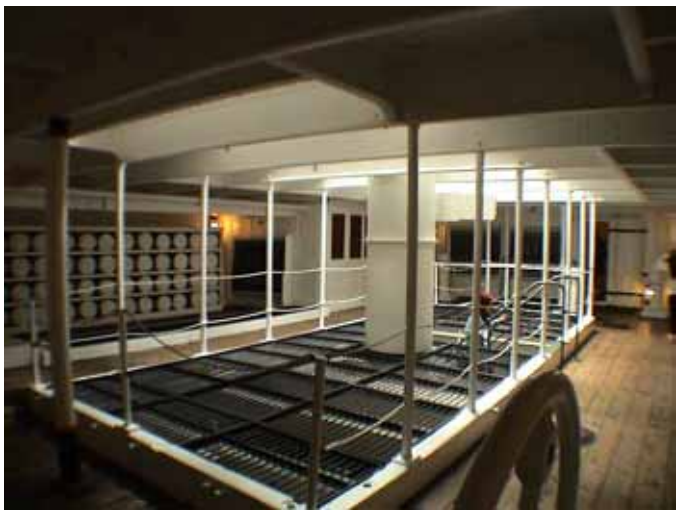
Este buque fue de los primeros en equipar cañones con sistema de retrocarga:

[1] Para más información sobre este barco, podéis leer un articulo procedente de la revista “Investigación y ciencia” en: http://www.aranako.com/Colaboraciones/Warrior.pdf

Aunque en sus costados, junto a estos, seguía equipando cañones de avancarga, eso si, de gran calibre:

Timón y cabrestante:

Debía tener una tripulación numerosa, y no hay que olvidar que se trata de una máquina



de guerra, pero la sensación es de amplitud:

Un detalle del blindaje del buque y de una porta de cierre de mamparo:

El Astillero

Esto ocurre por no disponer de controles manuales en la cámara y trípode para poder realizar fotos con baja luminosidad. Cata en el blindaje, indicando sus partes y sala de calderas del buque.

© www.Aranako.com

Un detalle sorprendente. Cata mostrando el casco en el sollado, que se ve perfectamente seco. Y a su lado, detalle del ancla y su amarre.

La arboladura del buque es simplemente gigantesca:

HSM VICTORY

Después de semejante despliegue de emociones y sensaciones, estando donde estábamos, la cosa no podía sino aumentar, ya que después de salir del muelle y andar unos metros nos topamos con uno de los objetivos del viaje: el buque insignia de Sir Horatio Nelson, el HMS Victory.

Unas vistas generales:

Unos detalles exteriores, mesa de guarnición y pala del timón, donde se ven los restos del forro de cobre que no está en el casco, seguramente para permitir acceder a la madera en las restauraciones:

Unas tomas de la cubierta superior, la primera aproximadamente desde el lugar donde cayó abatido Nelson:

El Astillero

No estaba permitido el paso a la toldilla.

Letrinas de proa y vista de las anclas desde proa:

El interior, repleto de advertencias que te avisan (y con razón) de la poca altura de sus cubiertas:

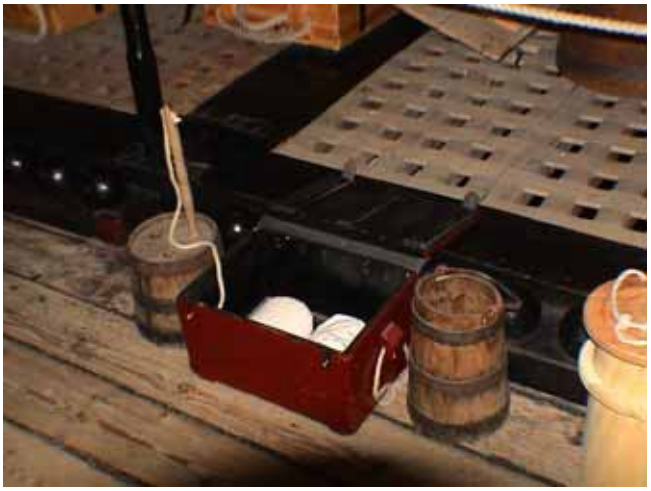
Mas vistas:

Vistas de cubierta y cañones del buque:

Sistema de apertura de fuego y cañones amarrados en seguridad a son de mar:

Mi mujer, de intrépida artillera y detalle de los amarres de la maniobra de los cañones:

Estuches para el transporte de la pólvora para los cañones, muestra de la carga de un cañón y distintos tipos de proyectiles utilizados.



Unas vistas de diversas cámaras situadas en la popa:

Vistas de los pañoles y el sollado del buque. Se puede ver la carga del buque en toneles y el lastre en grava y lingotes de hierro:

MARY ROSE

Tras este fenomenal empacho de cultura náutica, tocaba la visita a algo quizás mas discreto, pero no menos espectacular: el edificio donde se cuida y conserva el Mary Rose.

Este edificio es un gran contenedor donde se está tratando el maderamen de los restos izados a superficie del barco. Actualmente se le está dando un rociado continuado con agua con ceras y productos conservantes, para que sean absorbidas y evitar que al secarse se desintegre la madera. Este tratamiento durará hasta el 2009, fecha en la que empezará el proceso de secado y preparación para su exposición al público, a partir del 2012.

Fantasmagóricas imágenes que corresponden a un espectro que nos saluda desde el pasado. El Mary Rose envuelto en su lluvia de tratamiento conservante.

© www.Armako.com

En la entrada se os da una grabación en idioma a elegir a modo de visita guiada y pasareis directamente al recinto donde se encuentra el buque. Es así ya que con todos los objetos recobrados en la excavación del naufragio se ha montado un museo en las cercanías del barco.

Lamentablemente, se nos hizo tarde y no fuimos a verlo.

Después de una sobredosis de esta magnitud, se imponía algo mas pausado, aunque no por ello menos intenso. Los docks situados enfrente del Victory están transformados en salas de exposiciones, que en el momento de la visita eran:

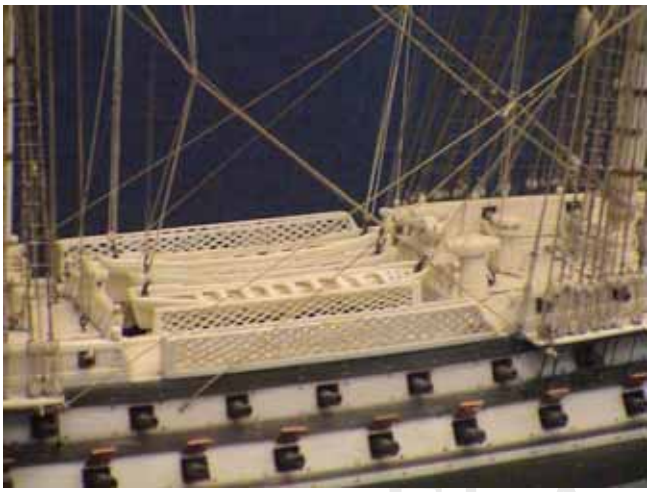
- Una dedicada a la Royal Navy de la época.
- Una dedicada a Trafalgar, con reconstrucción incluida. Para mi gusto podían ofrecer mas información sobre lo ocurrido.

- Otra dedicada a la memoria de Nelson. Curiosamente parece que no hay consenso en su verdadero aspecto físico.

- Otra dedicada a los Dreadnoughts, los primeros acorazados modernos.

Había unas cuantas maquetas expuestas. De todas ellas, estas me sobrecogieron.

Unas imágenes de esta preciosidad con alto valor histórico. Fue creado con hueso como materia principal por prisioneros franceses en su cautiverio.



El Astillero

Consejo: Llevad una cámara para video/fotografía con controles manuales. Esto os permitirá enfocar correctamente, establecer la profundidad de campo que deseéis y sobre todo, aumentar la exposición en zonas de poca luz, tal como las cubiertas inferiores de los barcos.

© www.Aranako.com

En interiores se os hará casi imprescindible un objetivo gran angular.

Es una buena idea el disponer de trípode ó para poder hacer fotos de larga exposición. Ya se que os parecerá una lata, pero yo he llevado un Manfrotto 055 y se puede llevar, y para el viaje en avión, plegado dentro de la bolsa.

Puestos a elegir, que sea de patas independientes, así podéis instalarlo como monopié donde el espacio no permita su completa extensión.

Asimismo, recordad que las tomas de corriente en Inglaterra y , en general en los países de influencia anglosajona, suelen ser diferentes a las schucko y bipolares que tenemos aquí, por lo que es imprescindible llevar un convertidor. Si os olvidáis de este detalle, en los aeropuertos y tiendas de souvenirs, objetos para turistas e incluso en los propios hoteles suelen vender.

Consejos finales:

Seguridad

Por desgracia, la seguridad en los aeropuertos, consignas, etc, en estos tiempos se ha visto fuertemente incrementada. Por tanto, olvidaos de ciertos souvenirs bélicos, objetos que puedan ser utilizados como armas blancas y demás.

Sirva de ejemplo que incluso un objeto tan aparentemente inofensivo como una navaja multiusos de hoja pequeña me fue incautada en el aeropuerto.

Meteorología

El tiempo por esta zona de Inglaterra no es frío en la época de verano, pero si que es algo cambiante, por lo que no os decepcionéis si a primera hora llueve, suele despejar, aunque no es raro ver el cielo nuboso continuamente.

Tarjeta sanitaria

Es muy aconsejable solicitar en nuestro centro de la Seguridad Social la tarjeta sanitaria europea, por si surgiera algún problema. Te la expiden gratuitamente y al instante, por lo menos si eres trabajador en activo.

Visitas

Es una buena idea adquirir el tiquet que da derecho a todos los museos del Historical Dockyard, sale bastante económico. All in passport o all include adult,que permite ver:

- Mary Rose Museum
- Royal Naval Museum
- HMS Warrior
- Harbour Tour
- Mary Rose Ship Hall
- Dockyards Apprentice
- Actions Stations

Planificad con temporizaciones generosas las visitas. Hay montones de cosas que ver.

Para ir en tren, podéis salir desde Victoria Station ó desde London Waterloo. De este último salen mas trenes con ese destino.

Además, aparte de los museos situados en el propio Portsmouth y alrededores, al otro lado de la rada del puerto, podemos encontrar:

- Royal Navy Submarine Museum
- Museum of Naval Firepower

Recordad lo comentado sobre horarios de cierre de museos.

Varios

Tened en cuenta los horarios de servicios y comidas. Por esas latitudes, se come y se cena temprano y los establecimientos también cierran antes de lo que estamos acostumbrados aquí. También tened en cuenta que los gustos

El Astillero
© www.Aranako.com

gastronómicos y los precios son bastante diferentes a los nuestros.

Cuidad en extremo los horarios, destinos y ubicación de los trenes en las estaciones.

No es inusual que diversos trenes compartan el mismo andén, y que convoyes de metro con origen y destinos diferentes paren consecutivamente, uno detrás de otro en el mismo andén, lo cual puede provocar alguna confusión, ya que aquí estamos acostumbrados a que cada tren salga de una vía diferente y que los metros lleven siempre el mismo origen-destino.

Por supuesto, es una visita que recomiendo a todo el mundo en general, y en especial a los amantes del mundo del modelismo e historia naval.

Mi experiencia ha sido altamente satisfactoria, con una grata impresión de todo lo visitado y de sus habitantes. No nos hemos encontrado con ninguno de los tópicos negativos que se suelen comentar de Inglaterra, sino gente muy amable y educada.

Recordad que por allí hablan inglés, aunque parezca una perogrullada y que el euro es algo que nadie conoce. Por tanto, es aconsejable manejarse mínimamente con la lengua de Shakespeare y cambiar euros por libras antes de salir de viaje. En caso de apuro se pueden cambiar una vez allí, pero hay porcentajes y comisiones en las operaciones, que no lo hacen lo mas aconsejable.

Muy útiles en estas situaciones, las tarjetas de crédito funcionan sin mayores problemas.

Como colofón final, folleto del Historical Dockyard, que puede servir a modo de plano para ilustrar la ubicación de los diferentes emplazamientos:

El Astillero
© www.Aranako.com

EL ASTILLERO